

油濁事故に対する刑事責任の厳格化(EUおよび各国の動向)

要旨

- 船舶からの油等の排出により、海上汚染が発生した場合の刑事罰については、国際条約（1973年海洋汚染防止条約及び同条約の1978年議定書、以下、MARPOL条約と略す）では、具体的に定めておらず、加盟する各国の国内法に委ねています。わが国はこの条約に加盟しており、海洋汚染防止法で、罰金が科されることになっています。
- 一方、MARPOL条約は付属書Iで、油等の排出規制の適用外として「船舶の安全を確保し、または海上において人命を救助するために必要な油の排出」と「船舶の損傷による油の排出（ただし、船主、船長に故意または”未必の故意”がなく、かつ事故後に、排出を防止軽減するために全ての適当な措置をとった場合に限る）」の2つが挙げられています（11規則）。
（注）これに基づいて、わが国の海洋汚染防止法では「船舶の安全を確保し、又は人命を救助するための廃棄物の排出」と「船舶の損傷その他やむを得ない原因により廃棄物が排出された場合において引き続き廃棄物の排出を防止するための可能な一切の措置をとったときの当該廃棄物の排出」は適用外とする、と規定されています（10条1項他）。
- 今般、EU（欧州連合）は、大規模な油濁事故が続いたことから、新たに刑事罰を独自に導入する指令を制定して、加盟各国に国内法の制定を指示することとしました。この指令案の内容が、船主などの関係者に厳しいものになっていることから、船主業界などは、偶発的な事故による海上汚染の場合にも刑事罰が適用される可能性があり、MARPOL条約（EUの多くの国が加盟している）に違反する、として強く批判しています。
- また、フランスとカナダも最近、国内法を改正して、刑事罰を厳しくしました。本号では、これらの最新情報を取りまとめてご紹介させていただきます。

1. EUの刑事責任に関する指令案

(1) 欧州での油濁事故

欧州では、最近、エリカ号とプレステージ号という2件の、大規模な船舶による海上汚染事故が発生しました。

エリカ号事件（フランス沖での折損・重油流出事故（1999年12月））では、約20,000トンの重油が流出して、被害者からの総請求額は約5.2億ユーロ（約710億円）にも上るとみられています（損害額は未確定です）。

プレステージ号事件（スペイン沖での折損・重油流出事故（2002年11月））では、約63,000トンの重油が流出して、損害額は総額で約10億ユーロ（約1,400億円）程度と見込まれています。

(2) 指令案の要旨

これらの油濁事故の結果、「今後同様の事故を起こさないように、船主に対して“抑制効果”を与える必要がある」として、事故を起こした船舶の船主などの関係者に対して、従来より厳しい刑事責任を求める声が、欧州各国で高まりました。このため、EUは、新たにこの分野で刑事罰を導入する指令を制定する方向で、検討を開始しました(2002年12月)。

(注) 指令(Directive)は、加盟各国に対して強制力を持ちます。

その後、EUの内部で審議の結果、本年2月末に、同指令(「船舶からの汚染及び法違反に対する制裁に関する指令」)の案文について、関係機関の合意が成立しました。今後、数ヶ月以内に、閣僚理事会の正式承認(形式的な手続き)を得て発効する予定です。

その主な特徴は次の2点です。

①海洋汚染が、故意(with intent)、無謀に(recklessly)、または重大な過失(serious negligence)によって生じた場合には、法違反とみなす(4条)。

②法違反に対する制裁は、法違反に対して責任を有する、全ての者(any person)に対して課すものとする(8条)。

(注1) MARPOL条約には、上記②に関する特別な規定はありませんが、海洋汚染防止法では“規定に違反して排出した者”に制裁を課す、という規定となっています。上記の規定の導入により、制裁の対象となる者が拡大するものと見られます。

(注2) 上記の内、特に、重大な過失については、定義規定がないため、船主業界は、「MARPOL条約では、船員の過失による偶発的な事故では、船主(船長)の刑事責任は問われなかったが、この規定により、船員の「過失」による事故にも拘らず、「重大な過失」によると各国の裁判所により、解釈され、罰せられる事例が出てくるおそれがある」、と主張して、強く反対しています。

2. フランスの厳しい対応

前述の通り、エリカ号がフランスで大規模な油濁事故を発生させたことと、プレステイージ号事故で油がフランスにも漂着して損害を被ったことから、2003年以後、フランス当局は、関係者の刑事責任を厳しく追及する方針としました。

まず、故意による海洋汚染事件を管轄する裁判所を、従来のパリから、ブレスト(大西洋での事件)、ルアーブル(英仏海峡)、マルセイユ(地中海)の3ヶ所の裁判所に移行させ、現地にて審理を行うこととしました。

また、外国船の事件について、通常の実務として、出港の前に、罰金についての担保金を取ることとしました。

また、今般、法改正により、2004年3月以降、罰金の上限となる金額を、600,000ユーロ(約8千万円)から、1,000,000ユーロ(約1.35億円)に、増額しました。また、特に、悪質な故意の法令違反や大きな環境損害を起こしたような特別な事件では、「当該船舶の価額もしくは当該船舶に積載されている貨物の価額の4倍の金額」の罰金を科すことができることになりました。さらに、罰金を科す対象者は、船長、船舶の船主、「実質」船主、管理者、運航者まで拡大されました(法人が油濁事故の責任を負う場合や、船員に対して油の海洋投棄を指示していた場合には、罰金は5,000,000ユーロ(約6.8億円)まで科すこ

とができます)。

(注) 別途、上記の罰金刑と共に懲役刑(最高10年)が規定されていますが、これは外国船による領海外(排他的経済水域)での事件には適用されません。

3. カナダの法改正

海洋汚染に対して、従来より厳しく対応するために、本年(2005年)5月に、法改正が議会で承認されました。これは、2つの国内法を同時に改正するもので、同国の排他的経済水域(EEZ)での、当局の取り締まりの規定を入れると共に、罰金の増額を行いました(今後、政府が発令する日から施行される予定です)。

①渡り鳥条約法：新たに、EEZまで適用することを規定すると共に、渡り鳥に被害を与えるような海洋汚染が発生した場合には、船長、機関長、船主、運航者に対して、罰金を次の通り科すことができるよう、改正しました。

・略式手続きによる場合：最高でC\$300,000(約2,700万円)(旧来は、C\$100,000)
5千総トン超の船舶については、最低でC\$100,000

・正式起訴による場合：最高でC\$1,000,000(約9,100万円)(旧来は、C\$250,000)
5千総トン超の船舶については、最低でC\$500,000

②カナダ環境保護法：本法は従来、海洋汚染には殆ど適用されませんでした。今回、旧規定の「故意による海洋での廃棄を禁止する、ただし、船舶の通常の運航に付随しておきる廃棄は除く。」という規定について、「故意による」(deliberate)という文言を削除しました。この改正について、船主業界は「これでは、過失による廃棄も含まれることになり、MARPOL条約に違反する」と強く反対しました。なお、罰金の金額は①と同額(最低額の規定はなし)です。

4. まとめ

このように、各国の刑事罰が厳格化する国際的な傾向にあることは明らかです。

一方、EUとカナダの例で、明らかなように、MARPOL条約の、「故意または“未必の故意”」による海洋汚染のみを刑事責任の対象とする、という基本的な考え方が、EUや各国によって、今後、少しずつ拡大して解釈される可能性があると言えます。これらの動きには、船主業界が強く反対しています。

この問題について、今後の各国の動向が注目されます。

以上